

(51)

Int. Cl.:

B 62 d

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

DEUTSCHES PATENTAMT



(52)

Deutsche Kl.: 63 c, 48

(10)  
(11)

# Offenlegungsschrift 1912 534

(21)  
(22)  
(23)

Aktenzeichen: P 19 12 534.9

Anmeldetag: 12. März 1969

Offenlegungstag: 9. Oktober 1969

Ausstellungsriorität: —

(30)  
(32)  
(33)  
(31)

Unionspriorität

Datum: 16. März 1968

Land: Italien

Aktenzeichen: 14090-A-68

(54)

Bezeichnung: Lenkrad, dessen Kranz mit einem Überzug aus Leder oder einem ähnlichen Werkstoff versehen ist

(61)

Zusatz zu: —

(62)

Ausscheidung aus: —

(71)

Anmelder: Personal S. a. S., Mailand (Italien)

Vertreter: Höger, Dr.-Ing. Willy; Stellrecht M. Sc., Dipl.-Ing. Wilhelm; Grießbach, Dipl.-Phys. Dr. rer. nat. Dietrich; Häcker, Dipl.-Phys. Walter; Patentanwälte, 7000 Stuttgart

(72)

Als Erfinder benannt: Antrag auf Nichtnennung

Benachrichtigung gemäß Art. 7 § 1 Abs. 2 Nr. 1 d. Ges. v. 4. 9. 1967 (BGBl. I S. 960): —  
Prüfungsantrag gemäß § 28 b PatG ist gestellt

DT 1912 534

Personal S.a.S., Corso Venezia, 6a - Mailand, Italien

Lenkrad dessen Kranz mit einem Ueberzug aus Leder oder  
einem ähnlichen Werkstoff versehen ist.

Die Erfindung betrifft die Ausbildung eines Lenkrades, insbesondere für Kraftfahrzeuge, das einen den Lenkradkranz umgebenden, aus Leder oder einem ähnlichen Werkstoff bestehenden Ueberzug aufweist.

Seit einigen Jahren ist die Verwendung von Lenkrädern weit verbreitet, deren Lenkradkranz einen Ueberzug aus Leder oder einem ähnlichen Werkstoff aufweist. Diese bekannten Lenkräder bestehen im wesentlichen aus einem gewöhnlich metallischen Kern, der in einen Ringträger eingelassen ist, welcher den eigentlichen Lenkradkranz bildet und dessen Außenfläche den besagten Ueberzug trägt. Die Ringträger wurden dabei entweder aus einem festen oder aus einem nachgiebigen Werkstoff hergestellt. Der Ueberzug aus Leder oder einem ähnlichen Werkstoff wurde bei den bekannten Ausführungen im allgemeinen auf dem Ringträger aufgeklebt und seine freien Ränder wurden durch eine Naht, eine Bindung oder mitunter auch mit Hilfe von Zippverschlüssen miteinander verbunden.

So ist beispielsweise in der deutschen Patentschrift 1 194 273 ein Lenkrad für Kraftfahrzeuge beschrieben, dessen Lenkradkranz aus einem Kernring und einem diesen umgebenden Mantel aus elas-

tischem Werkstoff besteht, auf welchem Mantel ein Ueberzug aus Leder oder einem ähnlichen Werkstoff angebracht ist.

Eine andere Ausführung eines derartigen Lenkrades ist im deutschen Gebrauchsmuster 1 834 357 beschrieben, bei dem ein Schaumgummiträger mit einem Lederüberzug versehen ist, der an der Innenseite des Lenkrades mit einem oder mehreren Zippverschlüssen festgehalten wird, wobei auch in diesem Fall ein starrer Kernring vorhanden ist.

Schließlich ist im deutschen Gebrauchsmuster 1 982 841 eine weitere Ausführungsform eines derartigen Lenkrades beschrieben, dessen Lenkradkranz einen Metallkern aufweist, auf den ein weicher und elastischer Haltering aufgepresst ist, der mit einer Hülle versehen ist. Die Ränder dieser Hülle sind auf der Innenseite des Lenkrades zusammengenäht oder - geschweisst.

Die bekannten Ausführungen solcher Ueberzüge für Lenkräder weisen eine Reihe von Nachteilen auf, die wie folgt zusammengefasst werden können :

- das Zusammen nähen der Ränder des Lederüberzuges muß von Hand aus durchgeführt werden und ist somit langwierig und kostspielig;
- so sorgfältig auch die Naht ausgeführt wird, so wirkt sie sich trotzdem beim Umfassen des Lenkradkranges, insbesondere beim längeren Fahren, in unangenehmer Weise aus;

- das alleinige Aufkleben des Lederüberzuges auf den darunter befindlichen Träger genügt nicht, um auf die Dauer das Festhaften sicherzustellen und die Ränder des Ueberzuges neigen mit der Zeit dazu, sich vom Träger abzuheben.

Die Erfindung hat sich die Aufgabe gestellt, die erwähnten Nachteile zu beseitigen und einen Lenkradüberzug zu schaffen, dessen Ränder ohne Nähte oder sonstige von der Oberfläche des Lenkradkranzes vorstehende Elemente mit Sicherheit festgehalten und vor Zerstörung geschützt sind.

Die Erfindung löst diese Aufgabe dadurch, daß der Lenkradkranz aus einem Kastenförmigen, im Querschnitt im wesentlichen U-förmigen Metallkernring und einem denselben mit Ausnahme von der offenen Seite des U-Profils umgebenden Mantel aus einem elastisch nachgiebigen Werkstoff, vorzugsweise Gummi, besteht, wobei auf der Oberfläche des Mantels ein Ueberzug aus Leder oder einem ähnlichen Werkstoff aufgeklebt ist, dessen Ränder in die offene Seite des U-förmigen Kernringes eingebogen und darin mit Hilfe eines eingepressten DüBELS festgehalten sind.

Auf diese Weise wird der Ueberzug sicher am Lenkradkranz festgehalten und gleichzeitig ein formschönes Aussehen erreicht. Nachdem der Ueberzug nicht nur auf den elastischen Mantel des Lenkradkranzes aufgeklebt ist, sondern auch unmittelbar am starren Kern des Kranzes befestigt ist, wird die Möglichkeit

eines Loslösens der Ränder des Ueberzuges stark verringert.

Dank der kastenförmigen Ausbildung des Kernringes wird ferner der denselben umgebende Mantel ohne Notwendigkeit des Aufklebens bzw. anderer Befestigungsmittel, wie sie im Fall eines Kernes mit gewöhnlichem U-förmigen Profil erforderlich wären, festgehalten.

Die Erfindung wird nachfolgend unter Bezugnahme auf die Zeichnung anhand eines Ausführungsbeispiels näher erläutert.

Fig.1 zeigt die Draufsicht auf ein Lenkrad,  
Fig.2 ist eine perspektivische Ansicht eines Abschnittes des Lenkrades nach Fig.1 teilweise im Schnitt,  
Fig.3 ist ein Schnitt nach der Linie III-III der Fig.2 und  
Fig.4 zeigt ähnlich wie Fig.3 eine Variante der Befestigungsmittel für den Ueberzug.

Wie sich insbesondere aus den Fig.1-3 der Zeichnung ergibt,  
20 umfasst das Lenkrad nach der Erfindung drei Speichen 10, an welchen mittels Nieten 10A ein kastenförmiger Profilring 11 aus Aluminium mit im wesentlichen U-förmigem Querschnitt befestigt ist. Dieser Profilring 11 ist auf seinem gesamten Umfang von einem Gummimantel 12 umgeben, auf welchen ein Lederüberzug 13 aufgeklebt ist, dessen Ränder 15 und 16 in den Raum 17 zwischen den beiden Schenkeln 18 und 19 des U-förmigen Profilringes 11 hineingebogen sind. Die Ränder 15 und 16 des

Lederüberzuges 13 sind an den Schenkeln 18 und 19 des Profilringes mit Hilfe von Dübeln 20 starr befestigt, die vorzugsweise aus Kunststoff oder Aluminium bestehen und zwischen die besagten Schenkel des Profilringes in den Bogenabschnitten zwischen den Speichen 10 eingepresst sind.

An den Befestigungsstellen der Speichen 10 am Profilring 11 weist der Lederüberzug 13 Fortsätze 21 auf, welche die besagten Befestigungsstellen abdecken. Durch die beschriebene Verankerung des Ueberzuges werden die Schenkel des elastischen Mantels 12 gegen die Außenseiten der entsprechenden Schenkel 18 und 19 des U-förmigen Profilringes gedrückt, wodurch Verformungen des Mantels verhindert werden.

Bei der in Fig. 4 dargestellten Ausführungsvariante werden anstelle der Dübel 20 U-förmige Profilstücke 22 verwendet, deren Schenkel 23 in den Hohlraum des kastenförmigen Profilringes 11 einschnappen, wodurch ein unbeabsichtigtes Austreten verhindert ist.

Die Befestigungselemente der Ränder des Lederüberzuges, d.h. die Dübel 20 bzw. die Profilstücke 22 könnten auch an der Außenseite des Lenkradkranzes angebracht sein, in welchem Fall natürlich die offene Seite des Profilringes 11 und des Mantels 12 nach außen weisen müßte.

Durch die erfindungsgemäße Ausbildung des Lenkrades wird eine erhebliche Zeitersparnis bei der Herstellung erzielt, da offen-

bar das Einsetzen der Dübel zur Befestigung der Ränder des Ueberzuges weitaus weniger Zeit bedarf, als das Zusammennähen der Ränder des Ueberzuges. Die Dübel sind ferner verhältnismäßig billig, da sie aus Profilstücken hergestellt sind und schließlich wird durch die kastenförmige Ausbildung des Kernringes des Lenkradkranzes eine erhebliche Widerstandsfähigkeit desselben erzielt.

## P A T E N T A N S P R U C H E

1. Lenkrad, dessen Kranz einen Ueberzug aus Leder oder einem ähnlichen Werkstoff aufweist, dadurch gekennzeichnet, daß der Lenkradkranz aus einem kastenförmigen, im Querschnitt im wesentlichen U-förmigen metallischen Kernring (11) und einem denselben bis auf die offene Seite des U-Profils umgebenden Mantel (12) aus einem elastischen Werkstoff, vorzugsweise Gummi, besteht, auf dessen Oberfläche der Ueberzug (13) aufgeklebt ist, dessen Ränder (15,16) in die offene Seite des U-förmigen Kernringes hineingebogen und darin mit Hilfe von dübelförmigen Elementen (20 bzw. 22) befestigt sind, die zwischen die Schenkel (18,19) des Kernringes (11) eingepresst sind.
2. Lenkrad nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die offene Seite des U-förmigen Kernringes (11) und des denselben umgebenden Mantels (12) an der Innenseite des Lenkradkranzes liegt und daß die dübelförmigen Befestigungselemente (20) rechteckigen Querschnitt besitzen und aus einem ausreichend starrem Werkstoff, wie Kunststoff oder Metall, hergestellt sind.
3. Lenkrad nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die dübelförmigen Befestigungselemente aus im Querschnitt U-förmigen Metallprofilstücken (22) bestehen und daß die Ränder der Schenkel dieser Profilstücke erweitert sind, so daß sie innen im kastenförmigen Kernring einrasten.

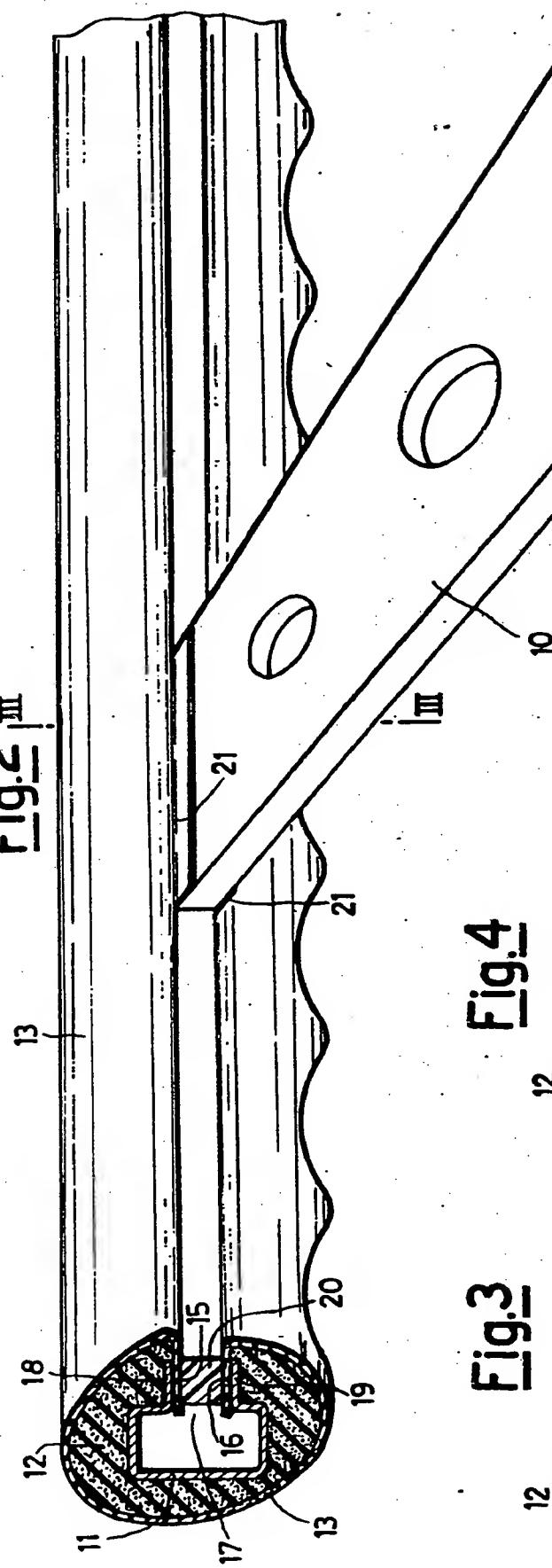
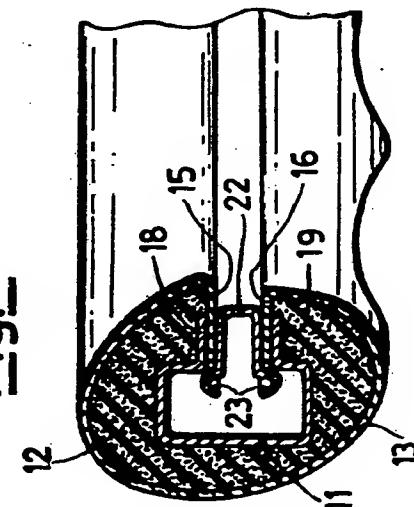
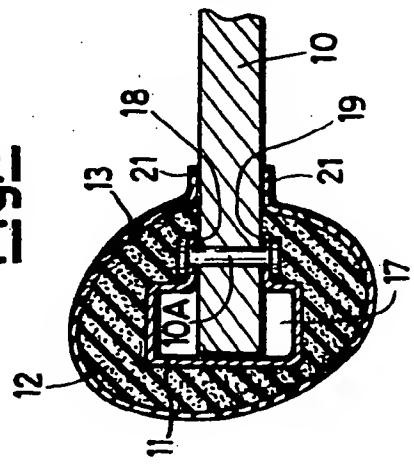
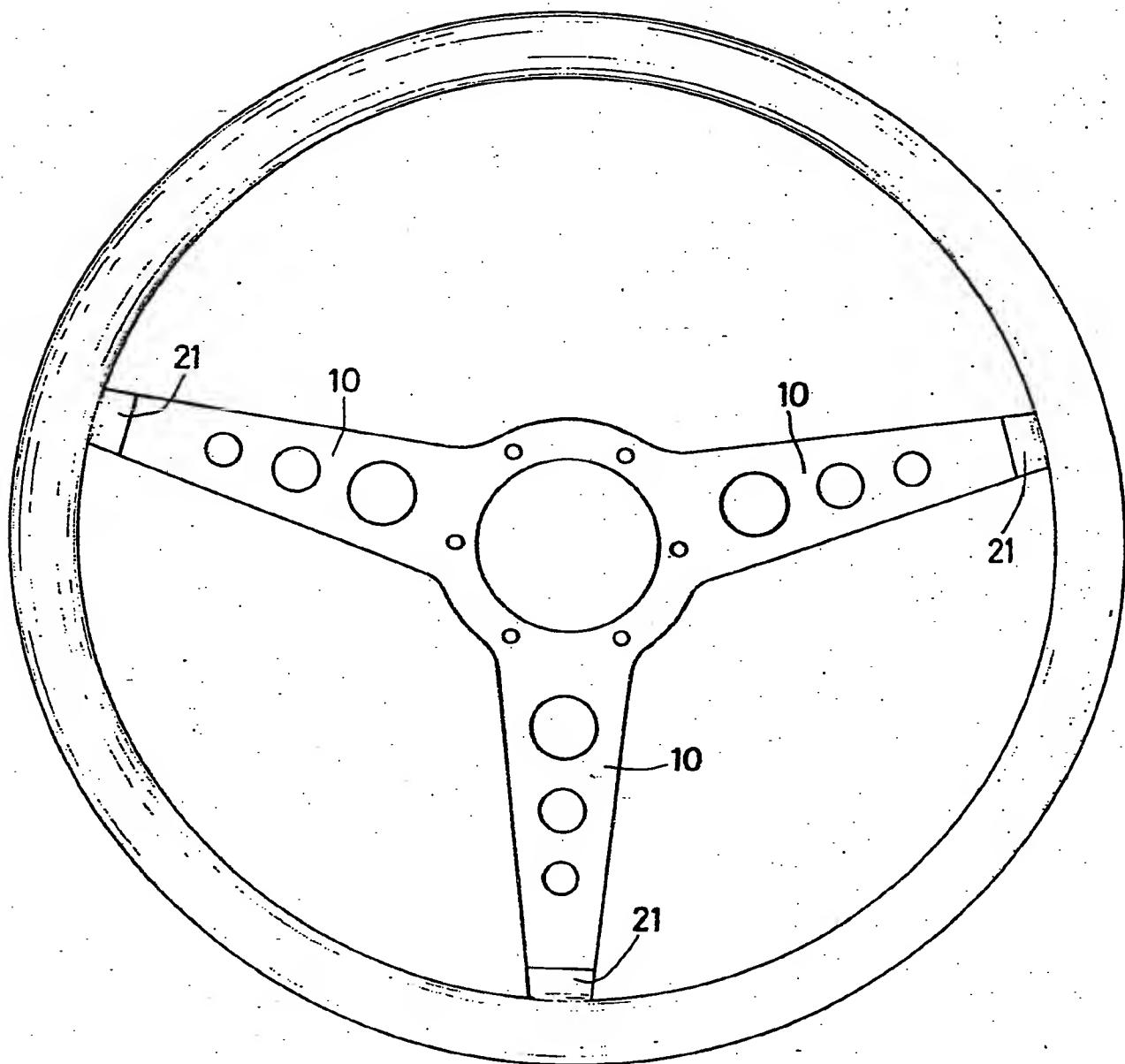
Fig.2 IIIFig.4Fig.3

Fig.1



A 37 112 m Personal S.a.S., Corso Venezia, 61, Mailand, Italien

909841/1002

ORIGINAL INSPECTED